



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 46]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 2, 2016/माघ 13, 1937

No. 46]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 2, 2016/MAGHA 13, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 22 जनवरी, 2016

सं. टीएमपी/62/2015.—एमबीपीटी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वां) की धाराओं 48 और 50 के द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, पोर्ट लाइटरेज एँकरेज (पीएलए) में फ्लोटिंग क्रेनों के उपयोग के लिए महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मार्गदर्शी, 2013 के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क (रैफरेंस टैरिफ) के निर्धारण हेतु मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निबटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/62/2015-एमबीपीटी

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(अक्टूबर 2015 के 13वें दिन पारित)

इस प्रकरण में पोर्ट लाइटरेज एँकरेज (पीएलए) में फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शी 2013 के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क (रैफरेंस टैरिफ) के निर्धारण हेतु मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव पर कार्रवाई की गई है।

2.1 पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी, दिनांक 31 जुलाई, 2013 के अंतर्गत महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन दिनांक 31 जुलाई, 2013 को महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शी 2013, जारी किए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीति निर्देशों का अनुपालन करते हुए कथित मार्गदर्शी भारत का राजपत्र में राजपत्र सं. 214 के माध्यम से, अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध

के जरिये दिनांक 8 अगस्त 2013 को अधिसूचित किये गये थे । ये कथित मार्गदर्शी 31 जुलाई 2013 से प्रभावी किए गए थे ।

2.2 तदनन्तर, पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शी 2013 जारी किए और इन्हें 9 सितम्बर 2013 से प्रभावी बनाया । ये कथित, संशोधित मार्गदर्शी भारत का राजपत्र में राजपत्र सं. 254 के माध्यम से 30 सितम्बर 2013 को अधिसूचित किए गए थे ।

3.1 मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) ने दिनांक 26 अगस्त 2015 के अपने पत्र के तहत पोर्ट लाइटरेज एँकरेज (पीएलए) में फ्लोटिंग क्रेन्स के उपयोग हेतु महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शी 2013 के तहत संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अपने न्यासी मंडल के अनुमोदन से एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था । इस संबंध में एमबीपीटी ने कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के लिए अनुमोदित, फ्लोटिंग क्रेन का प्रशुल्क अंगीकार करने का प्रस्ताव किया था ।

3.2 एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि पोतों से सामान उतारने पर सामान चढ़ाने संबंधी प्रचालनों में उत्पादकता बढ़ाने हेतु वह पोर्ट लाइटरेज एँकरेज (पत्तन के सामान उतारने चढ़ाने संबंधी लंगरगाह) क्षेत्र में सामान्य उपयोगिता आधार पर फ्लोटिंग क्रेनों के प्रचालन हेतु स्पर्धात्मक बोलियों के जरिये प्रचालकों को लाइसेंस जारी करना चाहता है । इस संबंध में, यह स्पष्ट नहीं था कि एमबीपीटी द्वारा अभिकल्पित व्यवस्था क्या महापत्तन न्यास की धारा 42(3) के अधीन शासित होगी या नहीं । एमबीपीटी से यह स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया था ।

3.3 इसके साथ-साथ, दिनांक 26 अगस्त 2015 के एमबीपीटी के प्रस्ताव की जाँच परख करने पर यह देखा गया था कि एमबीपीटी ने परफार्मेंस स्टैंडर्डर्स और दरमान प्रस्तुत नहीं किए थे जो प्रस्ताव के साथ दाखिल किये जाने अपेक्षित थे ।

3.4 तदनुसार दिनांक 2 सितम्बर 2015 के हमारे पत्र के द्वारा एमबीपीटी से सभी आवश्यक सूचनाएँ/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था ।

4.1 इस पृष्ठभूमि में दिनांक 10 सितम्बर 2015 के अपने पत्र के माध्यम से एमबीपीटी ने स्पष्ट किया कि वह पीएलए में फ्लोटिंग क्रेन को, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अंतर्गत यथा शासित बीओटी कन्सेशन एग्रीमेंट के अनुसार निजी प्रचालकों के जरिये प्रचालित करवाने का इरादा रखता है । इसके अलावा, एमबीपीटी ने अपने कथित पत्र के जरिये परफार्मेंस स्टैंडर्डर्स और दरमान प्रस्तुत किए और प्रशुल्क को महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शी 2013 के अंतर्गत अधिसूचित करवाने का अनुरोध किया ।

4.2 2013 के संदर्भ प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 अन्य बातों के साथ व्यवस्था करती है कि संदर्भ प्रशुल्क को अंगीकार करते समय 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के तहत निर्धारित प्रशुल्क को 2008 के मार्गदर्शियों के अंतर्गत प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में प्रदत्तानुसार वर्ष की 1 जनवरी और उसके बाद के प्रासंगिक वर्ष की, जब विचाराधीन विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा हो, 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए कथित मार्गदर्शियों में प्रदत्तानुसार वार्षिक थोक मूल्य सूचकांक के 60% की सीमा तक बढ़ाया जायेगा । तथापि, एमबीपीटी द्वारा अपने ऊपर वर्णित पत्र के जरिये प्रस्तुत मसौदा दरमान के विषय में देखा गया था कि एमबीपीटी ने आउटर ट्यूना ब्वाय (ओटीबी) में फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रस्ताव किया है जो लागू होने वाले वृद्धि घटक को लागू किए बिना व्यूना कांडला में बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपक्रंत प्रशुल्क अनुसूची में प्रदत्त है (आदेश सं. टीएएमपी/6/2013-केपीटी दिनांक 22 फरवरी 2013 के माध्यम से निर्धारित) ।

4.3 साथ ही, केपीटी के दरमान में प्रदत्त, मुद्रास्फीति के अनुसार प्रशुल्क कैप्स में इन्डैक्शेसन के विषय में सामान्य नोट भी एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत दरमान (मसौदा) में प्रस्तावित नहीं पाया गया था । इसके अलावा एमबीपीटी ने, केपीटी आदेश सं. टीएएमपी/6/2013-केपीटी दिनांक 22 फरवरी 2013 में प्रतिबिम्बित इष्टतम क्षमता गणना को पुनः प्रस्तुत करता देखा गया था किन्तु परफार्मेंस स्टैंडर्डर्स अनुसूची में परफार्मेंस स्टैंडर्डर्स प्रस्तुत करता नहीं देखा गया था ।

4.4 इसलिए हमारे पत्र दिनांक 16 सितम्बर 2015 के माध्यम से एमबीपीटी से एक बार पुनः अनुरोध किया गया था कि वह मसौदा दरमान में सामान्य नोट प्रदान करने हेतु इन्डैक्स्ड रैफरेंस टैरिफ प्रतिबिंबित करते हुए मसौदा दरमान प्रस्तुत करे और परफार्मेंस स्टैंडर्ड प्रस्तुत करे जो 2013 के मार्गदर्शियों के अनुसार जो परफार्मेंस से जुड़ा प्रशुल्क मांगने के लिए प्रचालक की मदद करेगा ।

4.5 इस संबंध में, एमबीपीटी ने अपने पत्र सं. एफए/एसीसी/205/4183, दिनांक 28 सितम्बर 2015 के माध्यम से उत्तर दिया है और परफार्मेंस स्टैंडर्ड्स के साथ, प्राधिकरण आदेश सं. टीएएमपी/6/2013-केपीटी दिनांक 22 फरवरी 2013 के जरिये केपीटी स्थित ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के लिए अनुमोदित अपक्रंट प्रशुल्क पर 11.21% की दर से एक इन्डैक्स्डेशन फैक्टर लागू करते हुए संशोधित मसौदा दरमान प्रस्तुत किया है । तदनन्तर, पत्तन ने, महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु संशोधित मार्गदर्शी 2013 के प्रावधानों के अनुसार प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और परफार्मेंस स्टैंडर्ड्स अधिसूचित करने का अनुरोध किया है ।

5.1 एमबीपीटी द्वारा दिनांक 26 अगस्त 2015 के अपने प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में नीचे दिये गये हैं:—

- (i) मुंबई पत्तन के पीएलए और भीतरी बंदरगाह में लाइटरेज प्रचालनों द्वारा वार्षिक रूप से लगभग 130 लाख टन (13 मिलियन टन) कार्गो उतारा/लादा जाता है । मुख्य पोत, अपने स्वयं के उपकरणों अथवा मशीनों की सहायता से पोतों के साथ लगकर खड़े बार्जों पर कार्गो उतारते हैं । पोर्ट लाइटरेज एँकरेज (पीएलए) में कार्गो उतारने चढ़ाने के प्रचालन साफ मौसम अर्थात् अक्तूबर से मई के बीच ही संभव हो पाते हैं । मानसून/वर्षा क्रृतु में बाहरी बंदरगाह में ऊँची-ऊँची लहरों (ज्वार-भाटा) के कारण लाइटरेज प्रचालन भीतरी बंदरगाह में प्रचालित होता है । ये प्रचालन पोत की अपनी मशीनों की सहायता से प्रचालित होते हैं ।
- (ii) लाइटरेज प्रचालनों में उत्पादकता बढ़ाने की दृष्टि से और उनके द्वारा कार्गो उतारने/चढ़ाने के प्रचालनों को कम खर्चीला बनाने के लिए और आयातकों/निर्यातकों को मुंबई पत्तन में मशीन रहित/क्रेन रहित पोत लाने के लिए प्रोत्साहित करने हेतु भी, एमबीपीटी प्रचालकों को साफ मौसम अर्थात् अक्तूबर से मई में पीएलए में साझा/सामान्य उपयोक्ता आधार पर फ्लोटिंग क्रेनों के प्रचालन हेतु स्पर्धात्मक बोली लगाने के जरिये प्रचालकों को लाइसेंस जारी करने का इरादा रखता है ।
- (iii) केपीटी में अनेक फ्लोटिंग क्रेनें सफलतापूर्वक प्रचालित हो रही हैं । वहाँ का कार्गो प्रोफाइल और अन्य भौतिक स्थितियाँ कमोवेश एमबीपीटी के समान ही हैं और इसलिए केपीटी द्वारा अपनाया गया मॉडल एमबीपीटी के भी अनुकूल है ।
- (iv) अतएव, एमबीपीटी भी, प्राधिकरण द्वारा केपीटी में फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा शुष्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अनुमोदित प्रशुल्क को अंगीकार करने का प्रस्ताव करता है । केपीटी के आउटर ट्यूना ब्वाय में फ्लोटिंग क्रेनों द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए आदेश सं. टीएएमपी/6/2013-केपीटी दिनांक 22 फरवरी 2013 के जरिये प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें निम्नानुसार हैं:—

क्र.सं.	वस्तु/जिन्स	दर (रु. प्रति टन में)	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार का शुष्क बल्क	25.13	15.08
2.	स्टील (इस्पात)	47.15	28.29
3.	इमारती लकड़ी (टिम्बर)	75.48	45.29

नोट: प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएँ मुद्रास्फीति के अनुसार इन्डैक्स तो की जाएंगी किंतु 1 जनवरी 2012 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% की सीमा तक ही। प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं (कैप्स) का ऐसा स्वाचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और प्रशुल्क की समायोजित ऊपरी सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से उसके अगले वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

(v) महापत्तनों में परियोजनाओं हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शी 2013 के पैरा 2.2 के अनुसार, यदि किसी विशेष महापत्तन न्यास में किसी वस्तु अथवा मद के लिए 2008 के मार्गदर्शियों के अंतर्गत कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है तो संबंधित पत्तन न्यास प्राधिकरण को, किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के मार्गदर्शियों के अधीन निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क का प्रस्ताव कर सकता है। इस प्रकार, एमबीपीटी में फ्लोटिंग क्रेनों के प्रचालनों के लिए, केपीटी में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क अपनाने हेतु प्राधिकरण के अनुमोदन का अनुरोध किया गया है।

(vi) मंडल (बोर्ड) ने 13 अगस्त 2015 के टीआर सं. 42 के माध्यम से, पीएलए में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव को अनुमोदित किया है।

5.2 एमबीपीटी द्वारा दिनांक 23 सितम्बर 2015 के अपने पत्र के माध्यम से प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और परफार्मेंस स्टैन्डर्डर्स का विवरण यथा प्रस्ताव नीचे दिया गया है:-

(i) दरमान

पोर्ट लाइटरेज एंकरेज में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क:

क्र.सं.	वस्तु/जिन्स	दर (रु. प्रति टन में)	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो	27.95	16.77
2.	स्टील (इस्पात)	52.44	31.46

* फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क में निम्न परिभाषित काम की गुंजाइश भी शामिल है: पीएलए में मुख्य पोत से बर्ज पर तथा व्युत्कम में कार्गो उतारा जाना। स्टीवेडरिंग प्रभार उपयोक्ता/पोत मालिक द्वारा अलग से वहन किए जाएंगे और स्टीवेडरिंग प्रभारों की राशि का भुगतान लाइसेंस प्राप्त स्टीवेडरों को किया जायेगा।

नोट:

यदि एक अपनी मशीनों (क्रेन आदि) से युक्त कोई पोत पीएलए में कार्गो उतारने/चढ़ाने के लिए फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करता है तो उसे फ्लोटिंग क्रेन के जरिये प्रहस्तित कार्गो के लिए फ्लोटिंग क्रेन का प्रभार भुगतान करना होगा। इसको अधिक स्पष्ट करने के लिए एक मास्टर्स सर्टिफिकेट होना चाहिए जो साफ-साफ अधिसूचित करे कि कार्गो की इतनी मात्रा पीएलए में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित की जाएगी।

(ii) परफार्मेंस स्टैन्डर्डर्स

लाइसेंस धारक नीचे दिए विवरण के अनुसार 25 टी फ्लोटिंग क्रेन को लगाकर शुष्क बल्क कार्गो और अन्य कार्गो का प्रतिदिन प्रहस्तन का प्रयास करेगा-

(क) सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो

10920 टन प्रति मौसम कार्य दिवस

(ख) स्टील और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो

5820 टन प्रति मौसम कार्य दिवस

6. उसके बाद, मसौदा परफार्मेंस स्टैन्डर्डर्स के विषय में, एमबीपीटी ने दिनांक 7 अक्टूबर 2015 के अपने पत्र के जरिये बताया है कि ओटीबी में फ्लौटिंग क्रेन के प्रचालन के लिए केपीटी द्वारा प्रदत्त परफार्मेंस स्टैन्डर्डर्स एमबीपीटी स्थित पीएलए में फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालनों के लिए एमबीपीटी को स्वीकार्य हैं।

7. इस प्रकरण पर प्रक्रिया – कार्रवाई करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) लाइटरेज प्रचालनों में उत्पादकता बढ़ाने और कार्गो उतारने/चढ़ाने के प्रचालनों को कम खर्चीला बनाने की नज़र से और मशीन (क्रेन) रहित पोतों को मुंबई पत्तन तक लाने हेतु आयातकों/निर्यातकों को प्रोत्साहित करने के लिए भी, एमबीपीटी साझा/सामान्य उपयोक्ता आधार पर पत्तन में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए फ्लोटिंग क्रेन प्रचालित करने के लिए प्रचालकों को लाइसेंस जारी करने का इरादा रखता है। तदनुसार संदर्भ प्रशुल्क मार्गदर्शियों का अनुपालन करते हुए एमबीपीटी ने पोर्ट लाइटरेज एंकरेज (पीएलए) में फ्लोटिंग क्रेन के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए संदर्भाधीन प्रस्ताव दाखिल किया है। एमबीपीटी ने प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और परफार्मेंस स्टैन्डर्डर्स प्रस्तुत कर दिये हैं। एमबीपीटी के प्रस्ताव को इसके न्यासी मंडल का अनुमोदन है।
- (ii) संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु सरकार द्वारा घोषित 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2, अन्य बातों के साथ व्यवस्था करती है कि संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के तहत संबंधित महापत्तन न्यास में उस वस्तु/मद के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क होगा। यदि किसी महापत्तन न्यास में किसी वस्तु/मद के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा किसी संबंधित महापत्तन न्यास में किसी खास वस्तु/मद के लिए निर्धारित उच्चतम प्रशुल्क, विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित परियोजना का प्रतिनिधित्व नहीं करता है, तब संबंधित महापत्तन न्यास, किसी अन्य महापत्तन न्यास में प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 के तहत निर्धारित किसी अन्य प्रशुल्क जो विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए उस वस्तु/मद के लिए पर्याप्त प्रतिनिधित्व करता हो, को प्रस्तावित कर सकता है।
- (iii) इस प्रकार, संदर्भ प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 में सन्निहित व्यवस्था के अनुरूप, जैसा ऊपर उल्लेख किया गया है, एमबीपीटी ने इस आधार पर कि फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए उसके पास प्रशुल्क नहीं है और चूंकि कथित रूप से कांडला पत्तन न्यास में अनेक फ्लोटिंग क्रेनें सफलतापूर्वक काम कर रही हैं और कार्गो प्रोफाइल और केपीटी स्थित अन्य भौतिक स्थितियाँ, कमोबेश एमबीपीटी के ही समान लगती है, एमबीपीटी ने, केपीटी के ठ्यूना पत्तन पर बार्ज सुविधाओं के अपग्रेडेशन के लिए प्रदत्त अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची से आउटर ठ्यूना ब्वाय पर फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/6/2013-केपीटी दिनांक 22 फरवरी, 2013 के माध्यम से अधिसूचित अपक्रंट प्रशुल्क को अपनाने का प्रस्ताव किया है।

(iv) केपीटी को अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश के विषय में जिसे एमबीपीटी द्वारा आधार बनाया गया है, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी से प्राप्त एक प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने ऊपर संदर्भित आदेश के माध्यम से घूना कांडला स्थित बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं पर सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील और टिम्बर के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया है। इसके अलावा उस समय केपीटी का प्रस्ताव घूना, कांडला में बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के अपग्रेडेशन के लिए था, ऊपर संदर्भित आदेश के माध्यम से अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची इन शीर्षों के तहत व्यापक अपफ्रंट प्रशुल्क प्रदान करती है: वर्थ किराया प्रभार, कार्गो प्रहस्तन प्रभार, ओटीबी पर फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार।

तथापि, चूंकि एमबीपीटी ने पीएलए में केवल फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग की ही अभिकल्पना की है, एमबीपीटी ने अपनी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए, केपीटी के मामले में यथा अनुमोदित केवल अपफ्रंट प्रशुल्क ही अपनाने का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा इस आधार पर कि एमबीपीटी ने पीएलए पर कैसी भी टिम्बर के प्रहस्तन की अभिकल्पना नहीं की है। इसने केपीटी के आदेश से सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो और स्टील की दर ही केवल अंगीकृत की है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर कि एमबीपीटी और केपीटी में (टिम्बर को छोड़कर) कार्गो प्रोफाइल और भौतिक परिस्थितियाँ कमोबोश, समान ही हैं। यह प्राधिकरण, केपीटी का अपफ्रंट प्रशुल्क, जैसा ऊपर संदर्भित आदेश में प्रदत्त है, अपनाने हेतु एमबीपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने का इरादा रखता है।

(v) 2013 के संशोधित मार्गदर्शियों में व्यवस्था की गई है कि संदर्भ प्रशुल्क अपनाते समय, 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के तहत निर्धारित प्रशुल्क 2008 के मार्गदर्शियों के अधीन इस प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा प्रदत्त वर्ष 1 जनवरी और उसके बाद के प्रासंगिक वर्ष के जब प्रश्नाधीन विशिष्ट परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा हो 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए कथित मार्गदर्शियों में प्रदत्तानुसार वार्षिक थोक मूल्य सूचकांक 60% की सीमा तक बढ़ाया जायेगा।

केपीटी की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची, विशिष्ट रूप से बताती है कि कथित आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क दरों में समायोजन (इन्डैक्सेशन) के लिए थोक बिक्री मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी, 2012 होगा। तदनुसार एमबीपीटी ने केपीटी स्थित फ्लोटिंग क्रेन के लिए अनुमोदित प्रशुल्क की ऊपरी सीमा (कैप्स) पर 11.21% का समायोजन घटक लागू किया है।

यह समायोजन घटक, उस समायोजन घटक के रूप में देखा गया है जिसे 1 जनवरी, 2012 की थोक बिक्री मूल्य सूचकांक आधार के साथ वर्ष 2015 में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क के लिए लागू किए जाने के लिए हमारे द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को परिपत्रित संचारित किया गया था।

वर्ष 2015 के लिए लागू किये जाने योग्य समायोजन घटक पर आधारित एमबीपीटी द्वारा परिकलित के रूप में प्रस्तावित सुविधा में फ्लोटिंग क्रेन के लिए समायोजित संदर्भ प्रशुल्क व्यवस्थित पाया गया है।

(vi) प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में एमबीपीटीने, केपीटी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का भाग बनी सभी परिभाषाओं और सामान्य नियम और शर्तों को इस सीमा तक प्रदान (प्रैस्काइब्ड) किया है जिस सीमा तक वह फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग के लिए प्रशुल्क सुझाने हेतु प्रासंगिक है। इस प्रकार, केपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में, प्रदत्त कार्गो प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और वर्थ किराया प्रभार को शासित करने वाली कुछ परिभाषाएँ और कुछ शर्तें एमबीपीटी द्वारा अपनी प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में ठीक ही प्रस्तावित नहीं की गई हैं। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित परिभाषाएँ और शर्तें, उसकी संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में यथा प्रस्तावित अनुमोदित की जाती हैं।

(vii) पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/5/2014-पीटी, दिनांक 4 सितम्बर, 2014 के माध्यम से जारी “महापत्तनों में तटीय पोतों की वरीय वर्षिंग पर मार्गदर्शी” की एक प्रति अपने पत्र सं. पीटी -11033/51/2014-पीटी, दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के अधीन अग्रेषित किया था । तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/52/2014-जनरल, दिनांक 28 नवम्बर, 2014 के माध्यम से अन्य बातों के साथ, सभी महापत्तन न्यासों के वर्तमान दरमान में प्रदत्त “तटीय पोत” की परिभाषा को बदलाव (प्रतिस्थापन) निम्नानुसार अनुमोदित किया है:-

“तटीय पोत ” से अभिप्राय (उस) किसी भी पोत से होगा जो अनन्य रूप से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में लगा हो और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो ।‘

अतएव एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को ऊपर वर्णित “तटीय पोत” की परिभाषा के अनुरूप परिवर्तित किया गया है ।

(viii) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के खंड 1.2 – सामान्य नियम और शर्तों में वर्णित नोट सं. (iv) उस अवधि में जिसके दौरान एक बार्ज टर्मिनल की तट आधारित सुविधाओं की अनु उपलब्धता अथवा उनमें खराबी आ जाने (ब्रेक डाउन) के कारण अथवा ऐसे किसी अन्य कारण से जिसके लिये टर्मिनल जिम्मेदार हो, निष्क्रिय खड़ा हो, कन्सेशनेयर को वर्थ किराया प्रभार के बराबर छूट के भुगतान के संबंध में है । चूंकि यह नोट वर्थ किराया प्रभार लगाने से संबंधित है और चूंकि मसौदा संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में कोई वर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित नहीं है, कथित नोट प्रदान करना प्रासंगिक नहीं पाया गया है और इसलिए, उसे निकाला जाता है ।

(ix) 2013 के संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 इस प्राधिकरण से परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स के साथ संदर्भ प्रशुल्क प्रदान करना भी अपेक्षित करती है । हालांकि 2013 की संशोधित मार्गदर्शी इस प्राधिकरण से अपेक्षा नहीं करती कि वह परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स का अध्ययन करे, (तो भी) यह मानकर चलना अतार्किक नहीं होगा कि पत्तन तार्किक और प्राप्य परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स प्रस्तावित करेंगे ।

परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स के संबंध में, जैसा कि इससे पहले वर्णन किया गया है, एमबीपीटी ने कहा है कि ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के मामले में प्रदत्त परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स एमबीपीटी को स्वीकार्य है ।

इस विषय में यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी का प्रशुल्क आदेश जिसे एमबीपीटी ने आधार के रूप में लिया है कोई परफार्मेंस स्टैन्डर्ड प्रदान नहीं करता क्योंकि केपीटी का प्रस्ताव 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निहित अनुबंधों के आधार पर निपटाया गया था । परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स प्रदान करने की व्यवस्था (अनुबंध) ताकि प्रचालक अपनी पात्रता पर समायोजित संदर्भ से 15% तक अधिक ऊर्ध्वगामी संशोधन मांग सके संदर्भ प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 के प्रावधानों से उपजती है । इसके बावजूद, इस प्राधिकरण ने, संदर्भ प्रशुल्क मामलों को निपटाते समय इष्टतम क्वे क्षमता की गणना में विचार की गई आउटपुट (प्रहस्तन) दर के आधार पर परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स प्रदान करने का प्रयास किया है । इस स्थिति के अनुरूप एमबीपीटी में फ्लोटिंग क्रेन के बारे में परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स केपीटी के मामले में फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्वे क्षमता गणना में विचार की गई आउटपुट (प्रहस्तन) दर के आधार पर प्रदान किया गया है । इसके अलावा, चूंकि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो और केवल स्टील के प्रहस्तन

के लिए संदर्भ प्रशुल्क प्रदान करने का प्रस्ताव करती है, परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स प्रदान करना कथित दो प्रशुल्क मदों तक ही सीमित है। इस प्रकार परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स, सभी प्रकार के शुल्क बल्क कार्गो के विषय में 22776 टन प्रति मौसम कार्यदिवस पर और स्टील के विषय में 12144 टन प्रति मौसम कार्य दिवस प्रदान किए जाते हैं जिन पर केपीटी के ओटीबी पर फ्लोटिंग क्रेन की इष्टतम क्षमता की गणना के लिए प्रहस्तन दर के रूप में विचार किया गया था।

(x) एमबीपीटी ने अपने प्रस्तावित परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स में कहा है कि लाइसेंस धारक प्रतिदिन 25 टन की फ्लोटिंग क्रेन लगाकर शुल्क बल्क कार्गो और स्टील के प्रहस्तन का प्रयास करेगा। इस विषय में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता का ऐसा कोई संकेत केपीटी के प्रशुल्क-आदेश में उपलब्ध नहीं है। इसलिए, एमबीपीटी के परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स अनुसूची में फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता का उल्लेख करना उचित नहीं समझा गया है। इसलिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता का उल्लेख निकाला जाता है।

8.0 उपरोक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शामिल करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को संशोधित किया गया है।

8.1 संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संलग्नक-I पर संलग्न है और परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स संलग्नक-II पर संलग्न है।

8.2 परिणामस्वरूप और ऊपर प्रदत्त कारणों से एमबीपीटी स्थित पोर्टलाइटरेज लाइटरेज पर फ्लोटिंग क्रेन के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची को परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स के साथ अनुमोदित किया जाता है।

8.3 संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 की धारा 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स बोली (नीलामी) दस्तावेज में उल्लेख किया जाएगा और तत्पश्चात् पीपीपी का परियोजनाओं के संबंध में कन्सेशन एंग्रीमेंट में इनका उल्लेख किया जाएका। तदनुसार, एमबीपीटी को संदर्भ प्रशुल्क और परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स बोली नीलामी दस्तावेज में शामिल करने की सलाह दी जाती है और तत्पश्चात् पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में कन्सेशन एंग्रीमेंट में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

9.1 वाणिज्यिक प्रचालन की तिथि से उसी वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक समायोजित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित रहेगा जो उच्चतम/अधिकतम होगा। उपरोक्त संदर्भ प्रशुल्क 2013 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के पैरा 2.2 में प्रदत्त समायोजन के आधार पर प्रतिवर्ष अपने आप संशोधित किया जाएगा जो समस्त कन्सेशन पीरिएड (रियायत अवधि) के लिए लागू रहेगा।

तथापि, पीपीपी प्रचालक, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे के लिए परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स के साथ एक प्रशुल्क (परफार्मेंस से जुड़ा प्रशुल्क) प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। यह प्रशुल्क, प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए समायोजित संदर्भ प्रशुल्क से अधिक होगा और आगामी वित्तीय वर्ष की 1 अप्रैल से 90 दिन पहले प्रस्तावित करना होगा। ऐसा परफार्मेंस से जुड़ा प्रशुल्क, उस प्रासंगिक वित्त वर्ष के लिए समायोजित संदर्भ प्रशुल्क से 15% से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क की ऊपरी सीमा होगी)। यह परफार्मेंस से जुड़ा प्रशुल्क अगले वित्त वर्ष के पहले दिन से प्रभावी हो जाएगा (लागू हो जाएगा) और पूरे वित्तीय वर्ष लागू रहेगा।

9.2 प्रस्ताव परियोजना के कन्सेशन एंग्रीमेंट के अधीन नियुक्त एक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा। उस प्रमाण पत्र में कन्सेशन एंग्रीमेंट में शामिल किए गए पिछले 12 महिनों में अथवा प्रचालन के वर्ष में, प्रचालन के वास्तविक महिनों की संख्या में, जैसा भी मामला हो, परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स की प्राप्ति का उल्लेख होना चाहिए।

9.3 प्रस्ताव प्राप्त करने पर यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्ति के 7 दिन के भीतर परफार्मेंस स्टैन्डर्ड्स की प्राप्ति पर एमबीपीटी के विचार मांगेगा, जैसाकि 2013 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के पैरा 5 में स्पष्ट उल्लेख किया गया है।

9.4 यदि प्रचालक पिछले 12 महिनों में, कन्सेशन एँग्रीमैट में शामिल किए गए के अनुसार परफार्मेन्स स्टैन्डर्ड प्राप्त नहीं कर पाता है तो यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए परफार्मेन्स से जुड़े प्रशुल्क को अधिसूचित करवाने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और प्रचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू केवल डन्डैकस्ड रैफरेंस टैरिफ (समायोजित संदर्भ प्रशुल्क) का ही हकदार होगा ।

9.5 एमबीपीटी के विचारों पर विचार करने के बाद, यदि यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि कन्सेशन एँग्रीमैट में शामिल किए गए के अनुसार परफार्मेन्स स्टैन्डर्डस प्राप्त कर लिए गए हैं, तो यह परफार्मेन्स से जुड़े प्रशुल्क को 15 मार्च तक अधिसूचित कर देगा जो आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू हो जाएगा ।

9.6 परफार्मेस से जुड़े प्रशुल्क के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण परफार्मेस स्टैन्डर्ड्स का और प्रचालक द्वारा उनसे बंधे रहने का अध्ययन करेगा । यह प्राधिकरण प्रचालक द्वारा परफार्मेस स्टैन्डर्ड्स की प्राप्ति अथवा अन्यथा के आधार पर परफार्मेस से जुड़े प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार किए जाने अथवा अस्वीकार करने का निर्णय लेगा । इन्डैकस्ड रैफरेंस टैरिफ (समायोजित संदर्भ प्रशुल्क) तथा परफार्मेस से जुड़े प्रशुल्क का निर्धारण, प्रशुल्क मार्गदर्शी 2013 से सम्बद्ध संलग्नक में प्रदर्शित रेखाचित्र का अनुसरण करेगा ।

9.7 प्रचालन के तीसरे वर्ष से, पीपीपी प्रचालक से परफार्मेस से जुड़े प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र ईंजीनियर द्वारा प्रमाणित की गई पिछले 12 माह की अवधि में परफार्मेस स्टैन्डर्ड्स की प्राप्ति के अधीन इस प्राधिकरण द्वारा अपने आप अधिसूचित किए जायेंगे । पीपीपी प्रचालक तीसरे वर्ष और उससे आगे के लिए परफार्मेस से जुड़े प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र ईंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ परफार्मेस से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक, अगले वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने वाले परफार्मेस से जुड़ा प्रशुल्क अधिसूचित करेगा ।

9.8 यदि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित परफार्मेस स्टैन्डर्ड्स के पीपीपी प्रचालक द्वारा उसकी अन-उपलब्धता के संबंध में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन भेज सकता है । यह प्राधिकरण उस अभ्यावेदन में की गई शिकायतों की जाँच करवायेगा और अपना निष्कर्ष एमबीपीटी को देगा । एमबीपीटी अलग-अलग कन्सेशन एँग्रीमैटों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा ।

9.9 कन्सेशन एँग्रीमैटों पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के भीतर संबंधित प्रचालक कन्सेशन एँग्रीमैट को इस प्राधिकरण के पास अग्रेषित करेगा जो इसे अपने वैबसाइट पर स्थान देगा ।

9.10 पीपीपी प्रचालक कार्गो यातायात पोत-बर्थ दिवस आउटपुट, पोतों के औसत वापस लौटने का समय, औसत प्री-बर्थिंग (बर्थिंग पूर्व) प्रतीक्षा समय के साथ-साथ प्रत्येक बर्थ पर प्रहस्तित यातायात पर त्रैमासिक रिपोर्ट इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करेगा । ये त्रैमासिक रिपोर्टें पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के बाद आगामी एक माह के भीतर प्रस्तुत की जाएंगी । कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा मांगी जाएंगी, उन्हें समय-समय पर प्रस्तुत करनी होगी ।

9.11 यह प्राधिकरण, पीपीपी प्रचालक से प्राप्त ऐसी समस्त सूचना अपने वैबसाइट पर प्रकाशित करेगा । तथापि, यह प्राधिकरण, ऐसा कुछ डाटा अथवा सूचना जो प्रस्तुत किया गया हो, और जो वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील हो, अपने वैबसाइट पर प्रकाशित न करने का किसी भी पीपीपी प्रचालक के अनुरोध पर विचार करेगा । ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन डाटा अथवा सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के विषय में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व अथवा यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव संलग्न किया जाना चाहिए । इस विषय में प्राधिकरण का संभावित निर्णय अन्तिम होगा ।

टी. एस. बालासुब्रमणियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015/343]

अनुलग्न—I

**मुंबई पत्तन न्यास स्थित पोर्ट लाइटरेज एंकरेज एरिया (पीएलए) में
फ्लोटिंग क्रेन के प्रचालन के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची**

1.1. परिभाषाएँ

इस दरमान में जब तक कि प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i) “तटीय पोत” से अभिप्राय होगा, कोई भी वह पोत जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में लगा हो और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी/पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किया गया वैद्य तटीय लाइसेंस हो।
- (ii) “विदेशगामी पोत” से अभिप्राय तटीय पोत से इतर किसी भी पोत से होगा।
- (iii) “पत्तन” से अभिप्राय मुंबई पत्तन न्यास से होगा।
- (iv) “प्रति दिन” से अभिप्राय प्रति कैलेन्डर दिन अथवा उसका अंश होगा।
- (v) “प्राधिकरण” से अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 47ए के अधीन गठित महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण होगा।
- (vi) “टन” से अभिप्राय एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलो ग्राम अथवा एक घन मीटर होगा।

1.2 सामान्य नियम एवं परिभाषाएँ

- (i) विलम्बित भुगतानों/धनवापसियों पर ब्याज
 - (क) उपयोक्ता, इस दरमान के अधीन विलम्बित भुगतानों पर दंड ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलम्बित धन वापसियों पर दंड ब्याज का भुगतान करेगा।
 - (ख) दंड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की उच्चतम ऋण ब्याज दर से 2% अधिक होगी।
 - (ग) धन वापसियों में विलम्ब सेवाएँ पूरी करने की तिथि से अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर इनमें से जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन से गिना जायेगा।
 - (घ) उपयोक्ता द्वारा भुगतान किए जाने में विलम्ब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत कर देने की तिथि से केवल 10 दिन के बाद से गिना जायेगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जिनमें भुगतान सेवाएँ प्राप्त करने से पहले किया जाना है (और) जहाँ प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप से किया जाना दरमान में एक शर्त के रूप में प्रदत्त है।
- (ii) परिगणित सभी प्रभार बिल की राशियों का कुल जोड़ किए जाने पर अगले उच्चतर पूर्ण रूपये में लिखे जाएंगे।
- (iii) एक तार्किक स्तर से आगे उन विलम्बों के लिए, जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, उपयोक्ता से (विलम्ब) प्राभरों के भुगतान की अपेक्षा नहीं की जाएगी।
- (iv) (क) दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम स्तर हैं : इसी प्रकार छूट और कटौतियाँ निम्नतम स्तर हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहें तो निम्नतर दरें और उच्चतर छूट और कटौतियाँ प्रदान कर सकता है।

(ख) साथ ही, टर्मिनल प्रचालक यदि वह चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू करने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है यदि इस प्रकार तर्क संगत अथवा न्याय संगत बनाया जाना दर प्रति यूनिट में उपयोक्ता को राहत प्रदान करे और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें उच्चतम स्तरों से अधिक न हों।

(ग) तथापि, टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों में और अधिक परिवर्तन को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करना जारी रखेगा बशर्ते कि निर्धारित नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

2. पोर्ट लाइटरेज एँकरेज में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्कः

क्र.सं.	वस्तु/जिन्स	दर (रु. प्रति टन में)	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो	27.95	16.77
2.	स्टील (इस्पात)	52.44	31.46

* फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क में निम्न परिभाषित काम की गुंजाइश भी शामिल हैः पीएलए में मुख्य पोत से बार्ज पर तथा व्युत्क्रम में कार्गो उतारा जाना। स्टीवेडरिंग प्रभार उपयोक्ता/पोत मालिक द्वारा अलग से वहन किए जाएंगे और स्टीवेडरिंग प्रभारों की राशि का भुगतान लाइसेंस प्राप्त स्टीवेडरों को ही किया जायेगा।

नोटः

यदि एक अपनी मशीनों (क्रेन आदि) से युक्त कोई पोत पीएलए में कार्गो उतारने/चढ़ाने के लिए फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करता है तो उसे फ्लोटिंग क्रेन के जरिये प्रहस्तित कार्गो के लिए फ्लोटिंग क्रेन का प्रभार भुगतान करना होगा। इसको अधिक स्पष्ट करने के लिए एक मास्टर्स सर्टिफिकेट होना चाहिए जो साफ-साफ अधिसूचित करे कि कार्गो की इतनी मात्रा पीएलए में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित की जाएगी।

3. खंड 2 को सामान्य नोट

प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएँ मुद्रास्फीति के अनुसार समायोजित की जायेंगी। किन्तु 1 जनवरी 2015 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक विक्री मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार चढ़ाव की 60% तक की सीमा में ही प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं का ऐसा स्वाचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएँ (कैप्स) प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल से लागू हो जायेंगी और अगले वर्ष की 31 मार्च तक जारी रहेगी।

अनुलग्नक -II

परफार्मेंस स्टैंडर्ड्स

1. लाइसेंस धारक, नीचे दिए विस्तृत विवरण के अनुसार फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती द्वारा प्रतिदिन शुष्क बल्क कार्गो और स्टील के प्रहस्तन का प्रयास करेगा :

(क) सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो
22776 टन प्रति मौसम कार्य दिवस

(ख) स्टील तथा अन्य ब्रेक बल्क
12144 टन प्रति मौसम कार्य दिवस

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 22nd January, 2016

No. TAMP/62/2015-MBPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of Reference tariff for the use of Floating Crane at Port Lighterage Anchorage (PLA), under the Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/62/2015-MBPT

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 13th day of October 2015)

This case deals with the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of Reference tariff for the use of Floating Crane at Port Lighterage Anchorage (PLA) under the Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013.

2.1. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No. TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no. 214. The said Guidelines were made effective from 31 July 2013.

2.2. Subsequently, the MOS issued revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 under Section 111 of the Major Port Trusts Act and made it effective from 9 September 2013. The said revised guidelines were notified in the Gazette of India on 30 September 2013 vide Gazette No. 254.

3.1. The Mumbai Port Trust (MBPT) under cover of its letter dated 26 August 2015 had submitted a proposal with the approval of its Board of Trustees for fixation of Reference tariff for the use of Floating Crane at Port Lighterage Anchorage (PLA) under the revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013. In this regard, the MBPT had proposed to adopt the tariff of Floating Crane approved for Kandla Port Trust (KPT).

3.2. The MBPT in its proposal has stated that, to increase the productivity in lighterage operations, it intends to issue license to the operators through competitive bidding to operate floating cranes on common user basis in Port Lighterage Anchorage (PLA) area. In this regard, it was not clear whether the arrangement envisaged by the MBPT would be governed u/s 42(3) of the MPT Act. The MBPT was requested to clarify the position.

3.3. Further, on a scrutiny of the proposal dated 26 August 2015, it was seen that the MBPT did not submit the Performance standards and the Scale of rates, which are required to be filed along with the proposal.

3.4. Accordingly, the MBPT was requested vide our letter dated 02 September 2015 to furnish all requisite information/clarification.

4.1. In this backdrop, the MBPT vide its letter dated 10 September 2015 clarified that it intends to operate Floating Crane at PLA through private operators as per BOT Concession Agreement as governed under Section 42(3) of the MPT Act. Further, the MBPT vide the said letter furnished the Performance Standards and the Scale of Rates and made a request to notify the tariff under the Revised Guidelines for Determination of tariff for projects at Major Ports, 2013.

4.2. Clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines of 2013, *inter alia*, stipulates that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum as provided in the said Guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff Order of TAMP under 2008 Guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified. However, with regard to the draft Scale of Rates furnished by MBPT vide its above mentioned letter, it was seen that the MBPT proposed the rate for use of Floating Crane at the Outer Tuna Buoy (OTB) as has been prescribed in the Upfront tariff schedule for the Barge handling facilities at Tuna, Kandla (fixed vide Order No. TAMP/6/2013-KPT dated 22 February 2013) without applying the applicable escalation factor.

4.3. Also, a General note with regard to the indexation of tariff caps to inflation prescribed in the KPT Scale of Rates was not found proposed in the draft SOR furnished by MBPT. Further, the MBPT was seen to have reproduced the optimal capacity calculation as reflected in the KPT Order No. TAMP/6/2013-KPT dated 22 February 2013 and was not seen to propose the performance standards in the Performance standards schedule.

4.4. Therefore, the MBPT was once again requested vide our letter dated 16 September 2015 to furnish draft Scale of rates reflecting the indexed reference tariff, to prescribe the general note in the draft Scale of rates and to furnish the Performance Standards which will enable the operator to seek the Performance linked tariff as per 2013 guidelines.

4.5. In this connection, the MBPT has responded vide its letter No. FA/ACC/205/4183 dated 28 September 2015 and furnished the Revised draft Scale of Rates by applying an indexation factor @11.21% on upfront tariff approved for operation of floating crane at OTB at KPT vide TAMP Order No. TAMP/6/2013-KPT dated 22 February 2013 alongwith Performance Standard. Subsequently, the port has requested to notify the proposed Reference Tariff Schedule and Performance Standards in terms of Revised Guidelines for Determination of Tariff for Project at Major Ports, 2013.

5.1. The main points made by MBPT in its proposal dated 26 August 2015 are summarized below:

- (i) About 13 million tonnes of cargo is discharged/loaded annually in the PLA and inner harbor of Mumbai Port by lighterage operations. The mother ships with their own gear unload cargo into the barges banked alongside. The discharging and loading operations in Port Lighterage Anchorage (PLA) are feasible only in fair weather season i.e. between October to May. In monsoon, due to high swells in the outer harbour, the lighterage operations become difficult and so it takes place in the inner harbor. These operations take place with ship's own gear.
- (ii) With a view to increase the productivity in lighterage operations, and thereby making the discharging/loading operations cost-effective and also to encourage the importers/exporters to bring gearless ships to Mumbai Port, MBPT intends to issue license to the operators through competitive bidding to operate floating cranes on common user basis in PLA area in fair weather season i.e. from October to May.
- (iii) A number of Floating Cranes are successfully operating at KPT. The cargo profile and other physical conditions are more or less similar in MBPT and KPT and; therefore, the model adopted by KPT is suitable for MBPT too.
- (iv) Therefore, MBPT proposes to adopt tariff for handling dry cargo by floating crane approved by TAMP at KPT. The rates approved by TAMP vide Order No. TAMP/6/2013-KPT dated 22 February 2013 for KPT for handling cargo by floating cargo at Outer Tuna Buoy of KPT are as under:

Sl. No.	Commodity	Rate (in ` Per tonne)	
		Foreign	Coastal
1	All types of dry bulk	25.13	15.08
2	Steel	47.15	28.29
3	Timber	75.48	45.29

Note:

The Tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into from 1st April of the relevant year to 31st March of the following year.

(v) As per para 2.2 of Revised Guidelines for Determination of Tariff for Project at Major Ports 2013, in case no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then the concerned port can propose to TAMP any other tariff fixed under the 2008 Guidelines in any other Major Port Trusts. Hence, TAMP's approval is requested for adopting the tariff for handling dry bulk cargo by floating crane at KPT for the operations of floating cranes at MBPT.

(vi) The Board vide TR No 42 of 13 August 2015 has approved the proposal for fixation of tariff for handling dry bulk cargo by floating crane at PLA.

5.2. The details of the Reference Tariff and Performance Standards as proposed by MBPT vide its letter dated 28 September 2015 are given below:

(i) **Scale of Rates**

Tariff for handling cargo by floating crane at Port Lighterage Anchorage:

Sl. No.	Commodity	Rate in ` per tonne	
		Foreign	Coastal
1	All types of dry bulk cargo	27.95	16.77
2	Steel	52.44	31.46

* Tariff for cargo handling by floating crane includes the following defined scope of work: Unloading of the cargo from the mother vessel to barge at PLA and vice versa. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.

Note:

If a self – geared vessel uses the floating crane at PLA for unloading/loading of cargo, then it has to pay the charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it clearer there should be Master's Certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only at PLA.

(ii)

Performance Standards:

Licensee shall endeavor to handle dry bulk cargo and other cargo per day by deployment of 25T floating crane as detailed below:

- (a) All types of Dry Bulk Cargo
10920 tonnes per weather working day
- (b) Steel and other break bulk
5820 tonnes per weather working day

6. Thereafter, with regard to the draft Performance standards, the MBPT vide its letter dated 7 October 2015 has stated that the Performance standards prescribed by KPT for operation of floating crane at OTB are acceptable to MBPT for operations of floating crane at PLA at the MBPT.

7. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) With a view to increase the productivity in lighterage operations and by making the discharging/loading operations cost-effective and also to encourage the importers/exporters to bring gearless ships to Mumbai Port, the MBPT intends to issue license to operators to operate floating crane to handle dry bulk cargo at port on common user basis. Accordingly, in pursuance of the Reference Tariff Guidelines, the MBPT has filed the proposal under reference for notification of Reference tariff for Floating Crane at Port Lighterage Anchorage (PLA). The MBPT has furnished the proposed Reference Tariff Schedule and the Performance Standards. The proposal of the MBPT has the approval of its Board of Trustees.
- (ii) Clause 2.2. of the Revised Tariff Guidelines of 2013, announced by the Government for fixation of Reference Tariff, *inter alia*, stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for a commodity at a major port trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major port trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned major port trust can propose to this Authority any other tariff fixed under 2008 tariff guidelines in any other major port trust, which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
- (iii) Thus, in line with the stipulation contained in clause 2.2 of the Reference Tariff Guidelines, as brought out above, the MBPT on the ground that it does not have a tariff for use of Floating Crane and since reportedly there are number of Floating Cranes operating successfully at Kandla Port Trust (KPT) and the cargo profile and other physical conditions at KPT appears to be more or less similar in MBPT, the

MBPT has proposed adoption of upfront tariff notified by this Authority vide Order No. TAMP/6/2013-KPT dated 22 February 2013, for handling of cargo by Floating Crane at Outer Tuna Buoy (OTB) from the Upfront tariff Schedule prescribed for upgradation of Barge Handling facilities at Tuna Port, at KPT.

(iv) With regard to the upfront tariff order of KPT that has been taken as base by MBPT, it is relevant here to mention that based on a proposal received from KPT, this Authority, vide the above referred Order, has approved the upfront tariff for handling all types of dry bulk cargo, break bulk cargo like steel and timber at the Barge handling facilities at Tuna, Kandla.

Further, since the proposal of KPT then was for upgradation of the Barge handling facilities at Tuna, Kandla, the upfront tariff schedule as notified vide the above referred Order, prescribes upfront tariff comprehensively under the head of viz. Berth hire charges, Cargo handling charges, tariff for handling cargo by Floating Crane at OTB, Storage charges and Miscellaneous charges.

However, since the MBPT has envisaged only use of a Floating Crane at PLA, the MBPT in its Reference Tariff Schedule has proposed to adopt only the upfront tariff for handling cargo by Floating Crane as approved in the case of KPT. Further, on the ground that the MBPT does not envisage any handling of Timber at PLA, it has adopted only the rate of 'All types of dry bulk cargo' and 'steel' from KPT Order. Based on the justification furnished by the Port that the cargo profile (except timber) and physical conditions are more or less similar in MBPT and KPT, this Authority is inclined to approve the proposal of the MBPT to adopt the upfront tariff of KPT as prescribed in the above referred Order.

(v) The Revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines of 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of this Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.

The Upfront Tariff Schedule of KPT specifically states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the reference tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2012. Accordingly, the MBPT has applied the indexation factor of 11.21% on the tariff caps approved for the Floating Crane at KPT. This indexation factor is seen to be the indexation factor as communicated by us to all the Major Port Trusts to be applicable for reference tariff fixed in the year 2015 with base WPI as on 1 January 2012.

The indexed reference tariff for floating crane at the proposed facility as derived by the MBPT based on the indexation factor as applicable for the year 2015, is found to be in order.

(vi) In the proposed reference tariff schedule, the MBPT has prescribed all the definitions and the general terms and conditions forming part of the KPT Reference tariff Schedule to the extent they are relevant to prescription of tariff for the use of Floating Crane. Thus, some definitions and some conditionalities governing the levy of cargo handling charges, storage charges and berth hire charges as prescribed in the KPT upfront tariff schedule have rightly not been proposed by the MBPT in its proposed reference tariff schedule. The definitions and conditionalities as proposed by the MBPT in its Reference Tariff Schedule are approved.

(vii) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Gen. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.’

Therefore, the definition of Coastal Vessel as proposed by the MBPT has been modified in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

(viii) The Note no. (iv) mentioned in Section 1.2 – General Terms and Conditions of the proposed Reference Tariff Schedule by MBPT is with regard to payment of rebate equivalent to berth hire charges to the concessionaire for the period, when a barge idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal or any other reasons attributable to Terminal. Since this note pertains to

levy of berth hire charges and since no berth hire charge is proposed in the draft Reference Tariff Schedule the prescription of the said note is not found to be relevant and hence is deleted.

(ix) Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.

With regard to the performance standards as brought out earlier, the MBPT has stated that the Performance Standards prescribed in the case of operation of Floating Crane at OTB are acceptable to MBPT.

In this regard, it is relevant to mention here that the tariff Order of KPT which has been taken as base by MBPT, does not prescribe any Performance Standards, as the KPT proposal was disposed based on the stipulations contained in the 2008 Upfront Tariff Guidelines. The stipulation of prescription of Performance Standards so as to enable the operator to seek upward revision upto 15% over the indexed reference on his eligibility, arises from the provisions of 2013 Reference Tariff Guidelines. Nevertheless, this Authority, while disposing the Reference Tariff cases, has always strived to prescribe Performance Standards, based on output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation. In line with this position, the Performance Standards in respect of the Floating Crane at MBPT are prescribed based on the output (handling) rate considered in the optimal quay capacity calculation of the Floating Crane in the case of KPT. Further, since the Reference Tariff Schedule proposes prescription of Reference Tariff for handling of all types of Dry Bulk cargo and Steel only, the prescription of Performance Standards is restricted to the said two tariff items only. Thus, the Performance Standards are prescribed at 22776 tonnes per weather working day in respect of all types of Dry Bulk cargo and 12144 tonnes per weather working day in respect of Steel, which were considered as handling rates for calculation of optimum capacity of the Floating Crane at OTB of KPT.

(x) The MBPT in its proposed Performance Standards has stated that the licensee shall endeavor to handle dry bulk cargo and steel per day by deployment of 25T floating crane. In this regard, it is relevant to mention here that no such indication of the capacity of Floating Crane is available in the tariff order of KPT. Therefore, it is not felt appropriate to indicate the capacity of Floating Crane in the Performance Standard Schedule of MBPT. Hence, the indication of the capacity of the Floating Crane proposed by MBPT is deleted.

8.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

8.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex-I** and the Performance Standards is attached as **Annex-II**.

8.3. In the result, and for the reasons given above, the modified Reference Tariff Schedule for the Floating Crane at Port Lighterage Anchorage at MBPT is approved along with the Performance Standards.

8.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the MBPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects.

9.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the PPP operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the “Performance Linked Tariff”) from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap) The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

9.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation, in the first year of operation as the case may be.

9.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the MBPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

9.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

9.5. After considering the views of the MBPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

9.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

9.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the PPP operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The PPP operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

9.8. In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the PPP operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding MBPT. The MBPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

9.9. Within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

9.10. The PPP operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

9.11. This Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from any PPP operator about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT-III/4/Exty./143/15/343]

ANNEX – I

REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR OPERATION OF FLOATING CRANE AT PORT LIGHTERAGE ANCHORAGE AREA (PLA) AT MUMBAI PORT TRUST

1.1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Competent Authority/Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii). “Port” shall mean Mumbai Port Trust.
- (iv). “Per day” means per calendar day or part thereof.
- (v). “TAMP” shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.

(vi). “Tonne” shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). Interest on delayed payments/refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.
- (iv). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if he so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The terminal operator may also, if he so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
 - (c). The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

2. TARIFF FOR HANDLING CARGO BY FLOATING CRANE AT PORT LIGHTERAGE ANCHORAGE:

Sl. No.	Commodity	Rate in ` per tonne	
		Foreign	Coastal
1	All types of dry bulk cargo	27.95	16.77
2	Steel	52.44	31.46

* Tariff for cargo handling by floating crane includes the following defined scope of work: Unloading of the cargo from the mother vessel to barge at PLA and vice versa. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.

Note:

If a self – geared vessel uses the floating crane at PLA for unloading/loading of cargo, then it has to pay the charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it clearer there should be Master’s Certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only at PLA.

3. General Note to Section 2

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariffs caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex-II**PERFORMANCE STANDARDS**

I. Licensee shall endeavor to handle dry bulk cargo and steel per day by deployment of Floating Crane as detailed below:

- (a) All types of Dry Bulk Cargo
22776 tonnes per weather working day
- (b) Steel and other break bulk
12144 tonnes per weather working day